

Verhältnis zu andern Transportanstalten

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht der Direktion und Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft**

Band (Jahr): **46 (1898)**

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

II. Verhältnis zu andern Transportanstalten.

Vom 16. März bis zum 2. April 1896 hat zwischen den Delegierten der vertragschliessenden Staaten in Paris die erste der Revisionskonferenzen stattgefunden, welche gemäss Art. 59 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 alle drei Jahre zusammenzutreten haben, um die zu dem Übereinkommen als notwendig erfundenen Abänderungen oder Ergänzungen in Vorschlag zu bringen. Diese Konferenz hat zu einem Schlussprotokoll geführt, das den Wortlaut der vorgeschlagenen neuen Bestimmungen enthält. Diese sind zahlreich, beschlagen aber sämtlich nur untergeordnete Punkte. Im ganzen bedeuten sie jedoch eine den Verkehrsinteressen angemessene Verbesserung bzw. Ergänzung des Übereinkommens. Um alle bisherigen Zusatzvereinbarungen, nämlich die Zusatzerklärung vom 20. September 1893, die technische Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 und nun das Zusatzübereinkommen von Paris in passende organische Verbindung mit dem Übereinkommen und unter sich zu bringen, ist das Centralamt in Bern von der Pariser Konferenz beauftragt worden, eine Neuausgabe des Übereinkommens vorzubereiten, die zu erscheinen habe, nachdem alle beteiligten Staaten das Zusatzübereinkommen ratifiziert haben werden. Dem Vernehmen nach haben gegenwärtig alle Staaten die Ratifikation erteilt, so dass diese Neuausgabe in Bälde erscheinen dürfte.

Im Laufe des Berichtsjahres sind mit den rumänischen Staatseisenbahnen, welche s. Z. der Berner Konvention nicht beigetreten sind, die Unterhandlungen über Erstellung eines direkten Tarifs für Sendungen von der Schweiz nach Rumänien und umgekehrt fortgesetzt worden. Ein abschliessendes Resultat ist immer noch ausgeblieben, da verschiedene Differenzen zwischen unserer Aufsichtsbehörde und der rumänischen Verwaltung sich noch nicht vollständig heben liessen. Die Weiterbehandlung wird voraussichtlich sistiert bleiben, bis die im vierten Entwurf vorliegende, und vor ihrem Abschluss stehende Vereinheitlichung der reglementarischen Bestimmungen für die internationalen Verbände durchgeführt sein wird, was im Laufe des nächsten Berichtsjahres zustande kommen dürfte.

Die im letzten Bericht erwähnte Revision der Anlage V zum schweizerischen Transportreglement vom 1. Januar 1894 konnte während des Berichtsjahres nicht zu Ende geführt werden, da verschiedene, während der Revisionsarbeiten von Interessenten gestellte Begehren zunächst geprüft und in den Entwürfen berücksichtigt werden mussten. Immerhin sind die Arbeiten soweit gediehen, dass der Entwurf dem Eisenbahndepartement vorgelegt werden konnte und die Einführung der Anlage V noch in der ersten Hälfte des Jahres 1899 möglich sein wird.

Die Abänderung des Transportreglements mit Rücksicht auf die im Nachfolgenden zu besprechende Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette wurde als IV. Nachtrag auf 1. Juni 1898 in Kraft gesetzt. Gleichzeitig mit der Neuausgabe der Anlage V soll ein neuer I. Nachtrag zum Transportreglement in Kraft gesetzt werden, welcher die noch gültigen Bestimmungen der bisherigen vier Nachträge, sowie eine unbedeutende Abänderung und Ergänzung des Reglements enthalten wird.

In das Jahr 1898 fällt die endliche Erledigung der Postulate des schweizerischen Nationalrates aus dem Jahr 1895, betreffend die abermalige Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette und die Rückvergütung des Unterschieds zwischen der Taxe für einfache Fahrt und Retourfahrt auf den nur zur Hinfahrt benützten Retourbilletten. Das letztere Postulat wurde durch ein bezügliches Reglement erledigt, das übrigens

hinsichtlich der durch Krankheit, Unfall oder Todesfall des Inhabers des Billets oder dessen Begleiters oder Familienangehörigen veranlassten Verhinderung die bisherige Praxis der Verwaltungen bestätigt und nur das Verfahren bei geschäftlicher Verhinderung neu regelt. Das erste, weit wichtigere und auch in die Finanzen der Gesellschaft tiefer eingreifende Postulat wollte erst in der Weise erledigt werden, dass die Verwaltungen beschlossen, dem Inhaber eines Retourbillets ohne Angabe eines Grundes zu gestatten, die Verlängerung der Gültigkeitsdauer seines Billets auf das Doppelte durch Zukauf eines halben einfachen Billets für die ganze Rückfahrtsstrecke zu bewirken. Die Ausführung dieser Massnahme begegnete aber unerwarteten Schwierigkeiten, da das Eisenbahndepartement daran Bedingungen knüpfte, deren Durchführung ganz unannehmbare Komplikationen und Einnahmefälle hätte zur Folge haben müssen (Viertelbillette für Kinder, Militärs und Abonnenten). Ausserdem hatte sich der Verwaltungsrat anlässlich der Genehmigung der bezüglichen Vorlage dahin ausgesprochen, dass er der einfachen Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Retourbillette auf zehn Tage den Vorzug gegeben hätte. Mit Rücksicht hierauf sahen wir uns veranlasst, dem Verwaltungsrate die Sache neuerdings vorzulegen, der dann beschloss, die oben bezeichnete Massnahme fallen zu lassen und statt dessen alle Retourbillette, mit Ausnahme jener bis auf 10 km einfache Distanz, zehn Tage gültig zu erklären und zwar ohne die von anderer Seite verlangten besonderen Kontrollmassnahmen zur Verhütung des Missbrauchs (Abstempelung bei Fahrtunterbrechungen). Die Verwaltungen der übrigen schweizerischen Bahnen traten diesem Beschlusse ebenfalls bei, und die genannte Verlängerung konnte infolgedessen auf sämtlichen schweizerischen Bahnen gleichzeitig auf den 1. Juni 1898 in Kraft treten. Über den bis zum Jahresschluss sichtbar gewordenen Einfluss derselben auf die Verkehrseinnahmen wird an anderer Stelle berichtet werden.

Von den Verhandlungen mit den Bundesbehörden sind in weiteren Kreisen diejenigen über die Ermässigung der Tarife für den Export von frischem Obst und über die Beschleunigung dieser Transporte resp. über die Stellung der Wagen bekannt geworden. Die Verwaltungen der schweizerischen Bahnen haben erstere einstimmig und mit eingehender Begründung abgelehnt und der Gang der ganzen Obstcampagne hat die Richtigkeit ihrer Argumente voll bestätigt. Den ausserordentlich weit gehenden Begehren hinsichtlich der Wagenstellung sind die Verwaltungen, die ihren Wagenpark ohnehin schon erheblich verstärkt hatten, thunlichst entgegengekommen, so dass der sich auf eine ganz kurze Zeit ausserordentlich andrängende Verkehr mit wenigen und unerheblichen Ausnahmen in einer in Anbetracht der Umstände befriedigenden Weise bewältigt werden konnte.

Die bei den schweizerischen Bahnen seit 1891 bestandenen Abonnements zum Bezuge halber Billette hatten zwar eine nicht unbedeutende Frequenz aufzuweisen; aber es fehlte dieser Einrichtung gerade das, was ausser der Preisermässigung die Annehmlichkeit des Abonnements für den Reisenden bilden sollte — der Wegfall des Lösens besonderer Billette und die freie Bewegung; zudem war der Apparat für die Verwaltungen zu kompliziert, weil er die Komptabilität der Stationen zu sehr belastete und die Abrechnung sich äusserst umständlich gestaltete. Ausserdem fehlte ein Abonnement auf kürzere Zeit für Touristen, Saison- und Ferienreisen und dergl. Wir beantragten daher dem Verwaltungsrat, Generalabonnements zu beliebigen Fahrten, wie sie für Jahresdauer, aber mit hohen Taxen, seit langem bei der Nordostbahn bestanden, künftig zu mässigen Taxen für die Dauer von 15 und 30 Tagen, 3, 6 und 12 Monaten, zunächst auf dem eigenen Netz der Nordostbahn einzuführen. Nachdem diese Massnahme die Genehmigung des Verwaltungsrates erhalten hatte, sind wir mit dessen Zustimmung mit den übrigen Verwaltungen des schweizerischen Eisenbahnverbands in Verhandlungen darüber eingetreten, diese Einrichtung auf das ganze schweizerische Verbandsnetz auszudehnen. Diese Verhandlungen hatten den gewünschten Erfolg, so dass am 1. Juni d. J. folgende Generalabonnements zu beliebigen Fahrten auf dem ganzen Verbandsnetze eingeführt werden konnten:

		I.	II.	III.
Für 15 Tage	zum Preise von	Fr. 60	42	30
" 30 "	" " "	" 100	70	50
" 3 Monate	" " "	" 240	170	120
" 6 "	" " "	" 380	270	190
" 12 "	" " "	" 600	420	300
" 12 "	für zwei Personen derselben Geschäftsfirma zum Preise von	" 800	560	400

Der finanzielle Erfolg dieser Massnahme ist aus den nachfolgenden Verkehrstabellen ersichtlich gemacht.

Die Verkehrsbeziehungen zu andern in- und ausländischen Bahnverwaltungen erforderten auch in diesem Jahre einen grossen Aufwand von Arbeit für die Erstellung neuer und die Umarbeitung bestehender Personen- und Gütertarife, deren Umfang bei dem Bestreben des fahrenden und Handel und Gewerbe treibenden Publikums, in weitestem Masse direkte Billette und direkte Frachtsätze auch für relativ seltenen und geringen Bedarf zur Verfügung zu haben, in einer Weise zunimmt, die der Klarheit und Handlichkeit der Tarife und der Möglichkeit, sie stets auf dem Laufenden zu erhalten, starken Eintrag thut. Die Aufzählung der einzelnen Tarifarbeiten unterlassen wir.

Die Verhandlungen mit der Generaldirektion der Grossherzogl. Badischen Staatseisenbahnen über die Neuordnung der beidseitigen Kostenbeteiligung am Bahnhof Schaffhausen konnten auch im Berichtsjahre nicht wesentlich gefördert werden.

Dagegen sind die Verhandlungen mit den Vereinigten Schweizerbahnen über die Bedingungen der Mitbenutzung des Bahnhofes Rapperswil durch die rechtsufrige Zürichseebahn nunmehr dem Abschlusse eines Vertrages nahe, wonach die Nordostbahn sich an der Verzinsung der Anlagekosten und der Kosten für Betrieb und Unterhalt nach einem im wesentlichen auf dem Achsenprinzipie beruhenden Verteilungsmodus beteiligt.

In Sachen gegen die Sihlthalbahn betreffend die Bedingungen der Mitbenutzung unserer Station Sihlbrugg ist das vom bundesgerichtlichen Instruktionsrichter eingeleitete Vorverfahren (Expertise) abgeschlossen worden, und es steht nun der gerichtliche Entscheid zu gewärtigen.

Zum Vertrage mit der Sihlthalbahn über ihre Verbindung mit der Nordostbahn in Zürich für den Güterverkehr vom 21. Mai 1892, den die Sihlthalbahn zum Zwecke der Herbeiführung einer Revision der Bestimmungen über ihre der Nordostbahn zu leistende Entschädigung vorsorglich gekündet hatte, wurde ein Nachtragsvertrag abgeschlossen, durch den die Vergütung der Sihlthalbahn an die Nordostbahn für die Beförderung beladener und leerer Wagen auf dem Verbindungsgeleise Wiedikon-Giesshübel von Fr. 1. 50 Cts. auf Fr. 1. 15 Cts. per Wagen herabgesetzt wurde. Die übrigen noch vorgenommenen Änderungen sind nebensächlicher Art.

Die Angelegenheit, betreffend Feststellung der Bedingungen für die Führung der Züge der Aargauischen Südbahn bis und ab Arth-Goldau und für die Mitbenutzung dieser Station durch die Aargauische Südbahn, ist noch nicht abschliesslich erledigt worden.

Im Jahre 1893 wurde die Direktion vom Verwaltungsrate eingeladen, die Schweizerische Südostbahn auf gütlichem und eventuell auf gerichtlichem Wege zum Ersatze der finanziellen Einbussen anzuhalten, welche der Nordostbahn aus der Führung der ihr durch Bundesratsbeschlüsse vom 3. Mai und 2. September 1892 auf Veranlassung und im Interesse genannter Bahn neu aufgelegten täglichen zwei Züge auf der Bahnstrecke Richtersweil-Ziegelbrücke bezw. Glarus

erwachsen. Da die Südostbahn jede Beteiligung an den Kosten der genannten Züge ablehnte, wurde im April 1893 auf Grund von Art. 33, Abs. 3 des Eisenbahngesetzes beim Bundesgerichte Klage erhoben (s. Geschäftsbericht des Verwaltungsrates pro 1892, S. 12 und Geschäftsbericht der Direktion pro 1893, S. 11/12).

Der Prozess führte zu weitläufigen Expertisen und Erhebungen, denen am 16. November 1898, also nach ca. 5 $\frac{1}{2}$ jähriger Prozessdauer, das Urteil folgte. Die Experten bezifferten den der Nordostbahn bis Ende Mai 1893 erwachsenen Schaden auf Fr. 4,864.76 und den Gewinn der Südostbahn auf Fr. 5,403. Das Bundesgericht erkannte nun, es sei die Südostbahn beitragspflichtig, aber nicht für den ganzen der Nordostbahn erwachsenen Schaden von Fr. 4,864.78, sondern nur für ungefähr die Hälfte, weil es sich um Leistungen zur Förderung öffentlicher Interessen handle, an die auch die Nordostbahn beizutragen habe. Ferner müsse auch bei der Bestimmung der Quoten billige Rücksicht auf die Verschiedenheit der finanziellen Kräfte beider Gesellschaften genommen werden. Für weitere Jahre trat das Gericht auf die Beitragsforderung der Klägerin nicht ein, indem es fand, es sei hiefür der Zeitpunkt der actio nata noch nicht eingetreten. Dabei fiel namentlich auch in Betracht, dass die Experten erklärt hatten, es sei nicht möglich, die Grösse des Ausfalles in den folgenden Jahren auch nur annähernd zu bestimmen. Demgemäss entschied das Bundesgericht, die Schweizerische Südostbahn habe der Schweizerischen Nordostbahn für den dieser bis Ende Mai 1893 durch die Führung der Züge 123 und 126 erwachsenen Schaden Fr. 2,500 zu ersetzen; auf die weiteren Begehren der Nordostbahn wurde zurzeit nicht eingetreten.

Mit Rücksicht auf das schliessliche finanzielle Ergebnis und die lange Prozessdauer verzichteten wir mit verwaltungsrätlicher Genehmigung auf neue Klage für die folgenden Jahre, in Anbetracht namentlich auch, dass die Anhebung des Prozesses die Folge hatte, dass seither mancherorts eine grössere Zurückhaltung in der Forderung neuer Zugsleistungen beobachtet wurde.

Ungefähr zur gleichen Zeit gelangte noch ein anderer langjähriger Prozess von gleicher Art vor Bundesgericht zum Austrag, nämlich der sog. Nachtzugsprozess der Gesellschaft der Schweizerischen Westbahnen, später Jura-Simplon-Bahn, gegen die Gesellschaften der Schweizerischen Centralbahn, der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen. Es verhält sich damit folgendermassen: Nachdem bereits seit dem 25. Juli 1886 auf Anordnung des Bundesrates von der Schweizerischen Centralbahn und der Schweizerischen Nordostbahn zwischen Zürich und Bern mit Anschluss von und nach der Westschweiz in jeder Richtung ein Nachtzug geführt worden war, änderte der Bundesrat die Fahrordnung dieser Züge, über die in einer Konferenz der beteiligten Eisenbahnverwaltungen mit dem Schweizerischen Eisenbahndepartement vom 13. September 1886 eine Verständigung nicht hatte erzielt werden können, für den Winter vom 15. Oktober an in der Weise ab, dass der eigentliche Nachtdienst im wesentlichen auf die Strecke Bern-Genf verlegt wurde. Von diesem Zeitpunkte an fuhr in der einen Richtung der Zug, der von Zürich gegen 9 Uhr abging und in Bern nach Mitternacht anlangte, um 12 Uhr 45 Min. von Bern ab, um gegen 6 Uhr Genf zu erreichen; in der andern Richtung verliess der Zug Genf nachts 12 Uhr 30 Min. und langte in Bern gegen 6 Uhr, in Zürich gegen 10 Uhr morgens an. Dieser Fahrplan wurde beibehalten bis zum 1. Juni 1889, auf welchen Zeitpunkt die Fahrordnung des Zuges Zürich-Genf um etwa 2 Stunden vorgerückt wurde.

Für die ihnen aus dem Nachtzugsdienst erwachsenen Mehrkosten (den Überschuss der Mehrausgaben über die Mehreinnahmen) erhoben die Westbahnen, gestützt auf Art. 33 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes, einen Entschädigungs-Anspruch zunächst an den Bund. Zwischen diesen Parteien kam eine Vereinbarung zustande, wonach als Mehrkosten der Bahn für das erste Betriebsjahr der Betrag von Fr. 210,000 angenommen und die Beteiligung

des Bundes auf Fr. 70,000 festgesetzt wurde. Von der Annahme successiver Verringerung der Mehrkosten ausgehend, wurde ferner bestimmt, dass für jedes folgende Jahr Fr. 10,000 weniger zu bezahlen seien.

In dem nachher auf Grund der erwähnten Gesetzesbestimmung gegen die Schweizerische Centralbahn, die Nordostbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen anhängig gemachten Prozesse wurde von den Westbahnen das Begehren gestellt, es seien die Netto-Mehrkosten der Klägerin auf Fr. 210,000, der Bundesbeitrag auf $\frac{1}{3}$ oder Fr. 70,000 und die Beiträge der Beklagten in einem durch das Bundesgericht festzusetzenden Verhältnis auf Fr. 93,333. 34 Cts. jährlich, eventuell auf die dem Bundesgerichte billig scheinenden Beträge, festzusetzen und zwar bis zum 15. Oktober 1890.

Das Bundesgericht stellte fest, dass eine Beitragspflicht der Beklagten nur ausgesprochen werden könne für so lange, als die Nachtzüge auf die in der Klage angegebene Weise organisiert seien, da für eine Beurteilung der erhobenen Ansprüche auf anderer Basis jegliche Anhaltspunkte fehlen. Dies führe dazu, dass eine Beitragspflicht jedenfalls nur bis zum 31. Mai 1889 ausgesprochen werden könne, da auf den 1. Juni 1889 eine wesentliche Änderung im Fahrplan der Nachtzüge in der Richtung Bern-Genf eingetreten sei.

Was das Quantitative betrifft, so schätzte das Bundesgericht die ungedeckte Mehrausgabe der Klägerin auf Grund von Expertise auf Fr. 130,000 für das Jahr und führte hinsichtlich der Beteiligung der Beklagten an diesen Mehrkosten folgendes aus: Die Führung der Nachtzüge begründe jedenfalls zwischen der Klägerin, der Centralbahn und der Nordostbahn eine sehr enge Interessengemeinschaft, indem die Nachtzüge eine neue, gewissen Klassen der Bevölkerung erwünschte Verbindung der von den drei Bahnen bedienten Verkehrscentren schufen und auch wegen der weiteren Anschlüsse den Verkehr auf der ganzen durchlaufenen Strecke beeinflussten. Das Interesse, das sowohl die Centralbahn, als namentlich die Nordostbahn an der Einführung der Nachtzüge haben, dürfe deshalb nicht zu gering angeschlagen werden, wiewohl zuzugeben sei, dass jene Züge doch am meisten dem Verkehrsrayon der Klägerin und den von ihr zu befriedigenden Interessen dienen. Dieser Umstand und die Erwägung, dass es sich nach dem Gesetze nur um Beiträge handle, die Hauptlast somit immerhin von derjenigen Verwaltung getragen werden müsse, der die besondere Leistung auferlegt wurde, in Verbindung mit der Thatsache, dass die Beklagten zum Teil selbst durch die Einführung der Nachtzüge belastet worden sind, führe dazu, dass die Mehrkosten der Klägerin nicht einfach zwischen den beteiligten Gesellschaften gleichmässig verteilt werden dürfen, dass vielmehr der Hauptanteil von der Klägerin selbst übernommen werden müsse. Es erscheine angemessen, dass von dem Betriebsdefizit der Klägerin von Fr. 130,000 im Jahre die Hälfte mit Fr. 65,000 zu ihren Lasten belassen, während die andere Hälfte den beklagten Gesellschaften auferlegt werde. Bei der Festsetzung der Beitragsquoten der drei Beklagten seien vorweg die Vereinigten Schweizerbahnen auszuschneiden, da sie eine besondere Stellung einnehmen und nur mit einer erheblich geringeren Summe belastet werden dürfen, als die beiden andern. Mit dem Betrage von Fr. 3000 dürften die Vereinigten Schweizerbahnen ihrer Beitragspflicht Genüge leisten. Was übrig bleibe, sei der Centralbahn und der Nordostbahn, da ihre Beteiligung eine gleichartige sei, zu gleichen Teilen zuzuweisen, immerhin in dem Sinne, dass dabei die eigenen Mehrkosten der beiden Gesellschaften berücksichtigt werden. Da diese Fr. 25,000 und Fr. 7500 betragen, so belaufe sich die gesamte, den beiden Gesellschaften auffallende Last auf Fr. 94,500. Hievon treffe es auf jede die Hälfte mit Fr. 47,250, welche Summe sich immerhin um einen den beiden Bahnen allfällig zukommenden Bundesbeitrag, worüber das Bundesgericht gegenwärtig nicht zu entscheiden habe, reduzieren würde. Nach Abzug der eigenen Verluste hätte somit die Centralbahn Fr. 22,250 und die Nordostbahn Fr. 39,750 an das Defizit der Klägerin beizutragen. Mit Rücksicht auf die finanzielle Lage der beiden Gesellschaften seien diese Ziffern auf Fr. 23,000 und Franken 39,000 abzurunden.

Demgemäss hat das Bundesgericht die Klage insoweit gutgeheissen, dass es die beklagten Gesellschaften, Schweizerische Centralbahn, Schweizerische Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen, verurteilte, der Klägerin für die Zeit vom 15. Oktober 1886 bis zum 31. Mai 1889 folgende jährliche Beiträge an die Kosten des Nachtzuges zu bezahlen:

Schweizerische Centralbahn Fr. 23,000, Nordostbahn Fr. 39,000, Vereinigte Schweizerbahnen Fr. 3000.
Zinse wurden der Klägerin nicht zugesprochen.

Die Jura-Simplon-Bahn fordert nun aber auch noch den gleichen Beitrag vom 31. Mai 1889 bis 15. Oktober 1890 und hat eventuell neue gerichtliche Klage angekündigt. Über den weiteren Verlauf, insbesondere auch über die Frage der Beitragsleistung des Bundes an die zur Kostenbeteiligung verurteilten Bahnen, wird später zu berichten sein.

Im Abschnitt I des letztjährigen Geschäftsberichtes haben wir in Kürze auf die internationalen Schnellzugsverbindungen hingewiesen, welche die am 1. Juni 1897 eröffneten neuen Linien Eglisau-Schaffhausen und Thalweil-Zug der Nordostbahn und Zug-Arth/Goldau der Gotthardbahn vermitteln.

Während mit der Eröffnung dieser Linien nur zwei Verbindungen Mailand-Stuttgart in beiden Richtungen ins Leben traten, gelang es, auf 1. Mai 1898 auch noch eine Schnellzugsverbindung in beiden Richtungen Mailand-Berlin herzustellen, infolgedessen gegenwärtig fünf wichtige Verbindungen bestehen, von denen im Norden drei Stuttgart und zwei Berlin als Ausgangs- bzw. Endpunkt haben, nämlich:

<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>					<i>d</i>	<i>e</i>	
10 ³⁰	7 ²⁸	8 ⁵⁰	↓	ab	Mailand	an	↑	10 ²²	7 ²³
8 ²⁸	3 ²⁰	6 ¹⁰	↓	"	Zürich	"	↑	2 ³³	9 ¹⁵
9 ³³	4 ²⁵	7 ¹⁵	↓	an	Schaffhausen	ab	↑	1 ³⁰	8 ¹¹
2 ¹⁵	9 ⁰⁸	12 ⁵⁴	↓	"	Stuttgart	"	↑	9 ⁰²	3 ²⁰
	9 ²⁰		↓	"	Berlin	"	↑	8 ²²	

Bei diesem Anlasse erwähnen wir auch eine wichtige mit 1. Juni 1898 eingeführte Verbesserung des Fahrplanes Zürich-Basel via Bötzingen dadurch, dass ein I. und II. Klasse führender Expresszug

11 ⁴⁰	↓	ab	Zürich	an	↑	7 ³⁰
1 ³⁰	↓	an	Basel	ab	↑	5 ³⁵

ingelegt wurde.

Dieser Zug wurde hergestellt einerseits zur Erleichterung und Förderung des Verkehrs zwischen Zürich und Basel, andererseits zur Gewinnung guter Anschlüsse für die Richtungen von und nach Strassburg, Karlsruhe, Frankfurt und weiter.

Seit einigen Jahren vermitteln wir auch die Führung eines Expresszuges Calais-Chur mit direkter Verbindung von und nach London (Engadine Express) auf unseren Strecken Basel-Zürich und abwechselnd Zürich-Ziegelbrücke oder Zürich-Rapperswil. Der Zug, der nur Restaurations- und Schlaf- resp. Salon-Wagen führt, kursiert vom 10. Juli bis 10. September, bis Ende Juli wöchentlich viermal, vom 1. August an täglich.

Den Mitteilungen in unserm letzten Geschäftsberichte, betreffend den Umbau des Bahnhofes der Schweiz. Centralbahn in Basel, können wir heute den Wortlaut des endgültigen Bundesratsbeschlusses über den Umbau des Personenbahnhofes vom 24. Januar 1899 beifügen, nämlich:

„1. Der Umbau des Personenbahnhofes der Centralbahn in Basel hat im Sinne des Bundesratsbeschlusses vom 25. Januar 1898 und auf Grundlage des generellen Projektes der Centralbahn vom 24. März gleichen Jahres mit Tieferlegung des Bahnniveau um 2.70 m und Anlage der Überführungen der Pfeffinger- und der St. Margarethen-

Strasse nach den von der Centralbahn angenommenen Forderungen der Delegation des Regierungsrates von Basel zu geschehen.

Dem Gesuch des Kantons Basel-Stadt betreffend Tieferlegung des Bahnhofes um mindestens 3 Meter unter gleichzeitiger Weitersenkung des Centralbahnplatzes um 30 *cm* kann aus den im Bericht des Eisenbahndepartements enthaltenen Gründen nicht zugestimmt werden.

2. Die Schweizerische Centralbahn wird eingeladen, für den Umbau des Personenbahnhofes in Basel ein definitives Projekt mit Tieferlegung des Bahnplanums um 2.70 *m* mit thunlichster Beförderung und spätestens innerhalb einer Frist von zwei Monaten zur Genehmigung vorzulegen.

3. Bei Ausarbeitung dieser Pläne hat die Bahngesellschaft den Weisungen des Eisenbahndepartements betreffend einzelne Projektmodifikationen und Erweiterungen Folge zu geben und ferner die folgenden Begehren der Regierung von Basel-Stadt einer genauen Prüfung zu unterwerfen und dem Eisenbahndepartement bezügliche Vorschläge einzureichen:

a) Ermöglichung der spätern Erstellung einer fahrbaren Überführung der Bruderholzstrasse auf Kosten der Stadt und entsprechende etwaige Senkung der Gütergeleise daselbst.

b) Erstellung einer direkten Fussgängerverbindung zwischen dem Gundoldingerquartier und dem Aufnahmsgebäude.

4. Betreffend die Verbindung der Güterstrasse mit der Binningerstrasse wird die Bahnverwaltung eingeladen, dem Eisenbahndepartement eine Projektstudie für die Überführung der Güterstrasse über die Elsässerlinie mit einer Darstellung der als notwendig erachteten Geleisedisposition vorzulegen, und es wird das Departement endgültig entscheiden, ob diese Überführung oder die von der Bahnverwaltung projektierte Unterführung zum Vollzuge kommen soll.

5. Es wird Akt genommen von dem gemäss Bundesratsbeschluss vom 25. Januar vorigen Jahres bezüglich Vereinbarung mit der Bahnverwaltung vom Grossen Rate des Kantons Basel-Stadt am 12. Mai gefassten Beschlusse betreffend Subvention der Stadt.“

III. Finanzverwaltung.

Das Aktienkapital besteht unverändert aus 158,967 Stammaktien und 1033 Prioritätsaktien. Von diesen 160,000 Aktien waren bis Ende 1898 ins Aktienbuch der Gesellschaft eingetragen:

	Stammaktien.	Prioritätsaktien.	Total.
Von 416 Aktionären in der Schweiz .	31,468	377	31,845
„ 168 „ im Ausland .	41,245	8	41,253
<u>584</u>	<u>72,713</u>	<u>385</u>	<u>73,098</u>

Von den konsolidierten Anleihen gelangte auf 1. März 1898 die erste verfallene Rate von Fr. 1,000,000 des Subventionsdarlehens des Kantons Glarus für die Linie Glarus-Linthal zur Rückzahlung. Der Rest dieses Darlehens von Fr. 2,650,000 wird im Jahr 1899 fällig. Hinwieder machten die Baubedürfnisse die Aufnahme eines weiteren Anlehens erforderlich. Mit Bewilligung der Generalversammlung vom 14. Mai 1898